

Nº 13

5. Juli 1935

35. Aargang

AVANCEMENTSFORHOLDENE

I de sidste 3½ Aar har der inden for Lokomotivpersonalet været fuldstændig Stilstand i Udnævnelser og Forfremmelser til Damp-tjenesten. Disse Aar har baade for alle vore Lokomotivfyrbødere og for Aspiranterne været drøje at komme over; Udsigterne har været mørke og triste.

Rationaliseringen af Tjenesten og Motoriseringen af Driften har bragt Nedgang i Antallet af baade Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, og selv om Motoriseringen har bragt enkelte Forfremmelser, er det dog stadig saaledes, at hver eneste af De Danske Statsbaners Lokomotivfyrbødere er gaaet ind i denne Stilling for i Løbet af en Række Aar at blive Lokomotivførere; der er ingen af vore Medlemmer, som er gaaet ind i Statsbanernes Tjeneste med det Maal at blive Motorførere. For dem, som har opnaaet Motorførerstillingen, har dette været en ekstra Chance, som de paagældende ganske vist har været glade for; men da disse Forfremmelser ikke har været paa Linie med vort højt hævdede og hævdevundne Anciennitetsprincip, har de ikke kunnet og er ikke blevet betragtet som »regulære« Forfremmelser.

Paa samme Maade er det gaaet for Aspiranterne. Tidligere var det saaledes, at naar en Lokomotivfyrbøder opnaaede Forfremmelse, fulgte det som noget naturligt, at en Aspirant udnævntes til Lokomotivfyrbøder. Motoriseringen ændrede dette; ved dennes Indførelse og Udvidelse spærredes der ikke alene for Lokomotivførerforfremmelser, men ogsaa Lokomo-

tivfyrbøderudnævnelser; thi Motorkøretøjerne er som bekendt eenmandsbetjent, Lytogene dog undtaget.

Disse Forhold har medført, at vi nu har Lokomotivfyrbødere med over 18 Aars Tjenestealder, og Aspiranter, som i mere end 5½ Aar har aspireret til Lokomotivfyrbøderstillingen. I disse Aar har de, netop fordi de var Aspiranter, maattet arbejde for en urimelig lav Betaling. De omtalte Forhold har tillige medført Standsning i Forflyttelserne, saaledes at Folk, som har længtes efter at faa Ønske om Forflyttelse imødekommet, ogsaa har følt Tidens Usikkerhed, og da Administrationen vedblivende rationaliserer og motoriserer, har en meget stor Del af Lokomotivpersonalet set mørkt og trøstesløst paa Forholdene. Hvor glædeligt er det da, at det nu er lysnet lidt.

Organisationen har allerede for lang Tid siden gjort Forestillinger over for Generaldirektoratet baade med Hensyn til Lokomotivfyrbøderantallet og Lokomotivførerantallet, og det skal siges, at i hvert Fald Generaldirektøren gentagende har givet Udtryk for, at han var indforstaaet med, at de vanskelige Avancementsforhold føltes som et haardt Tryk for saavel Aspiranter som Lokomotivfyrbødere; men da han som vor Etats øverste Chef har Ansvaret for, at Antallet af de forskellige Kategorier ikke er større, end at der med nogenlunde Sikkerhed kan paaregnes at være Beskæftigelse til alle de udnævnte, har han under Hensyn til, at der jo stadig er gennemført og vedblivende paatænkes Udvidelser af Motor-driften, ikke ment, at Antallet af de to nævnte

Kategorier burde forøges fra det Stade, hvorpaa de efterhaanden er kommet ned gennem de ved Motoriseringen opnaaede Besparelser.

Men Bunden naas jo engang, og i Efteraaret var der i Generaldirektoratet nogen Sangbund for en rimelig Imødekommelse af vore Ønsker. Men da der for indeværende Sommer som bekendt skulde udarbejdes en helt ny Køreplan, hvilket Arbejde begribeligvis krævede megen Tid, samt da man først, naar Køreplanen var lagt, kunde foretage Beregninger med Hensyn til Personalet, maatte en Forhandling om vore Ønsker udskydes, og Normeringsforslaget forsynedes med en Bemærkning om, at Generaldirektoratet forbeholdt sig at stille Ændringsforslag, naar Behovet bl. a. af Lokomotivførere kunde gøres nøjagtigt op.

Først den 3. Maj i Aar fik vi Forhandling om Sagen. Der opnaaedes ikke Enighed, idet det fra Organisationernes Side blev gjort gældende, at Distrikternes Normativindstillinger sikkert ikke kunde dække helt, bl. a. fordi Forhandlingerne med Afdelingernes Tillidsmænd om Kørselsfordelingerne endnu ikke var afsluttet. Der blev saa nedsat et lille Udvalg til at foretage Undersøgelser i Distrikterne.

Udvalget, som kom til at bestaa af Personalechefen og Kontorchef Mamsen samt fra vor Side af Formanden og Sekretæren, paa-begyndte sit Arbejde den 7. Juni med at gennemgaa 1. Distrikts Normativer og afsluttede den 12. Juni i 2. Distrikt. Paa Grundlag af det fremkomne Materiale enedes Udvalget om en Indstilling til Generaldirektoratet, hvor der derefter førtes en afsluttende Forhandling den 18. Juni.

Her opnaaedes Enighed om den af Udvalget afgivne Indstilling, hvis Resultat kortest udtrykt er: Forfremmelse af 14 nye Lokomotivførere og Udnævnelse af 24 nye Lokomotivfyrbødere.

Den 1. Juli har 14 Lokomotivfyrbødere altsaa faaet den længe imødesete Forfremmelse til Lokomotivfører, og 24 Aspiranter er udnævnt til Lokomotivfyrbøder. Dette har selv sagt udløst en vis Glæde ikke alene hos de paagældende, men ogsaa hos det øvrige Lokomotivpersonale.

Desuden har 10 Lokomotivførere og 26 Lokomotivfyrbødere faaet Forflyttelsesønsker imødekommet, og da det er Hensigten, at Lo-

komotivførere, som afgaar, for Fremtiden skal erstattes (herfra dog København undtaget), er det forstaaeligt, at det nu er lige som om, det for en stor Del af vore Medlemmer ser lidt lysere ud, og den Omstændighed, at der ogsaa er udnævnt 17 Motorførere I og en Del Motorførere II, gør jo ikke dette Lyspunkt ringere.

En svær Tid, en Trængselsperiode er tilbagelagt, og det er vort Haab, at Fremtiden vil forskaane os for lignende Perioder, og at Forfremmelsesforholdene atter vil forme sig nogenlunde normalt.

HAMMER-SAGEN

En afgørende Sejr for Organisationerne.

Denne berømte Sag har nu faaet sin Afslutning, idet Landsretten ved Dom af 25. Juni d. A. har udtalt, at Statsbanerne ikke har haft Ret til at dømme Hammer, som sket er, Statsbanerne skal desuden godtgøre Modparten 200 Kr. i Sagsomkostninger.

Dommen aftrykkes længere fremme i denne Artikel; men vi finder Anledning til at reasumere selve Sagen.

Paa Grundlag af Hammers Artikel i nærværende Blad for 5. September 1934 fandt Generaldirektoratet sig som bekendt foranlediget til — uden mindste Undersøgelse eller uden saa meget som at underrette Hammer om, at han, efter Generaldirektoratets Mening, havde gjort sig skyldig i en Tjenesteforseelse — at idømme ham den højst tilladte Bøde, $\frac{1}{2}$ Maanedes Løn. Efter vor Opfattelse var dette et afgjort Brud paa den Retsbeskyttelse, som er givet Personalet i Tjenestemandslovens §§ 17 og 18. Vi foranledigede Spørgsmaalet drøftet af alle 4 Jernbaneorganisationer, og da de øvrige Organisationer delte vort Synspunkt, vedtoges det at søge Generaldirektoratets Afgørelse ændret eventuelt omstødt ved Domstolene; thi det vilde for samtlige Statstjenestemænd være utænkeligt, at netop de af Tjenestemandslovens Paragraffer, som var tænkt at skulle yde dem Beskyttelse, kunde fortolkes paa en saadan Maade, som her var sket. De 4 Organisationer rettede i Fællesskab en Henvendelse til Generaldirektøren, som dog ikke vilde ændre Afgørelsen, hvorefter Sagen blev forelagt Ministeren, der imidlertid sluttede sig til Generaldirektørens Standpunkt.

Sagen rejstes derefter overfor Landsretten,

hvor den procederedes den 17. Juni. Formelt var det Lokomotivfører Hammer, som anlagde Sagen mod Generaldirektoratet, men i Realiteten var det, som nævnt, de 4 anerkendte Jernbaneorganisationer, der foranledigede Sagsanlægget, ved hvilket Højesteretsadvokat Hartvig Jacobsen repræsenterede Organisationerne.

Ved Proceduren nedlagde Højesteretsadvokaten Paastand om, at det ved Rettens Dom fastsættes,

at de Sagsøgte, Generaldirektoratet for De danske Statsbaner, har handlet i Strid med Reglerne i Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931 om Statens Tjenestemænd §§ 17 og 18 ved under den 15. September 1934 at ikende Sagsøgeren en Bøde paa $\frac{1}{2}$ Maanedes Løn uden at iagttage de for saadan Strafs Ikendelse foreskrevne formelle Regler, idet de Sagsøgte,

1. har undladt at gøre Sagsøgeren bekendt med en skriftlig Fremstilling af de faktiske Forhold vedrørende det passerede, jfr. nævnte Lovs § 17, Stk. 1, og derved afskaaret Sagsøgeren fra at afgive en Udtalelse i Sagen, og
2. har undladt at foranstalte Forhør i Medfør af nævnte Lovs § 17, Stk. 2 og saaledes afskaaret Sagsøgeren fra ethvert Forsvar.

Forinden Sagen kom saa vidt, var der fra Parternes Sagføreres Side afgivet forskellige skriftlige Indlæg. For Statsbanernes Vedkommende bestræbte man sig paa at bevise, at den Dom, som var overgaaet Lokomotivfører Hammer, ikke kunde siges at være uretfærdig, da han ikke havde haft Grundlag for de i Artiklen fremsatte Synspunkter, idet Lokomotivpersonalets Tjenestetidsforhold efter Generaldirektoratets Mening ikke var af en saadan Art, at der kunde være Tale om Overanstrengelse. For at illustrere dette oplyste Generaldirektoratet, at Lokomotivpersonalets gennemsnitlige daglige Tjeneste ligger fra 7 Timer 8 Min. til 7 Timer 32 Min., og at Køretjenesten gennemsnitlig ligger fra 3 Timer 5 Min. til 4 Timer 30 Min. daglig.

Da vi jo aldrig har klaget over, at Gennemsnittet af vor Tjeneste er mere end 8 Timer pr. Dag, fandt vi, at Generaldirektoratets Opstilling var ganske ved Siden af det, som havde foranlediget Utilfredsheden, nemlig de lange

Tjenester, de korte Hvileperioder samt den Omstændighed, at der faktisk kunde paalægges Lokomotivpersonalet mere og mere Tjeneste, naar blot man gjorde denne strengere og strengere ved at lade Togene køre hurtigere og hurtigere over Strækningen. Selv om vi syntes, at Tjenestefordelingerne ikke havde ret meget med det Spørgsmaal at gøre, hvorvidt Generaldirektoratet skulde overholde Tjenestemandslovens §§ 17 og 18 eller ej, maatte vi, foranlediget ved, at Modparten var slaaet ind paa Tjenestetidsforholdene, ogsaa komme ind herpaa. Vi udarbejdede da nogle grafiske Planer, illustrerende hele Ture eller Brudstykker af saadanne. Ved disse Eksempler viste vi Tjenester af en ganske anden Beskaffenhed, end den Generaldirektoratets Gennemsnitsberegning lod formode; f. Eks. en 6-Dages Tur med 4 Køredage, 1 Fridag og 1 Hviledag, hvor kun en Dag var nede paa 9 Tjenestetimer, de andre 3 var paa 10 Timer eller lidt over, og hvor den rene Køretjeneste var ca. 9 Timer daglig. I øvrigt skal vi ganske kort pege paa de Ture, som fremlagdes i Retten:

En 10-Dages Tur, hvoraf de 5 Dage var paa 9 à 10 Timer, og hvor der næsten ingen regulær Nattehvil var; en 16-Dages Tur med en Tjenestedag paa $13\frac{1}{2}$ Time, en paa 11, en paa 10, en paa $9\frac{1}{2}$ og 5 paa mere end 8 Timer. Kun paa en af disse 16 Dage var Kørslen i denne Tur nede paa det af Generaldirektoratet angivne Gennemsnit; en 18-Dages Tur, hvor der paa 3 paa hinanden følgende Dage er mellem 9 à 10 Timer daglig, og hvor der paa en af Turens Dage udføres mere end $1\frac{1}{2}$ Dags Tjeneste, nemlig ca. 14 Timer, af hvilke $9\frac{1}{2}$ Time er Køretjeneste, saa alene denne Dag i køremæssig Henseende udgør 3 af Generaldirektoratets Gennemsnitsdage; en eenmandsbetjent Motortur, hvori der er Dage paa $10\frac{1}{2}$ og $9\frac{1}{2}$ Times uafbrudt Tjeneste; en 15-Dages Tur, hvor kun 2 Dage ligger under 8 Timer, og hvor der paa 2 paa hinanden følgende Dage udføres omtrent 3 Dages Normaltjeneste, nemlig 23 Timer 13 Min.; en 12-Dages Tur med 2 Fridage og 10 Køredage, hvoraf kun 3 var under 8 Timer, og hvor der paa begge Sider af den ene Fridag laa 3 Dage med 9 à 10 Timers daglig Tjeneste; en 10-Dages Tur, hvor kun 1 Dag var under 8 Timer, og hvor der Dagen efter Fridagen maa udføres omtrent $1\frac{1}{2}$ Dags Tjeneste; en 16-Dages Tur, hvor kun 4 Dage var under 8 Timer,

og hvor der 4 paa hinanden følgende Dage udførtes 32 Timers Tjeneste; men da den ene af disse 4 Dage var Fridag, maatte Turens Personale altsaa paa de resterende 3 Dage arbejde denne Fridag ind.

Som allerede nævnt mente vi, at Tjenestetidsforholdene var Retssagen uvedkommende; men vi maatte nødtvungent gaa ind i en Diskussion herom, og det kunde forventes, at der ved Landsretten vilde blive en Diskussion om Tjenestetidsforhold. Parternes Sagførere mødte derfor begge med sagkyndig Assistance for at kunne belyse denne Side af Sagen; men Retsformanden, Landsdommer Rosendahl afskar dette, idet han allerede ved Retsmødets Aabning udtalte, at Statsbanernes Tjenestetidsforhold ikke kunde gøres til Genstand for Diskussion, og selv om der fra Højesteretssagfører Hartvig Jacobsens Side et Par Gange blev gjort Forsøg paa at komme ind paa en nærmere Demonstring, ændrede Retsformanden ikke sin Afgørelse.

Ved Proceduren nedlagde Højesteretssagfører Hartvig Jacobsen den i Artiklens Indledning anførte Paastand om, at Generaldirektoratet har handlet i Strid med Tjenestemandslovens retsbeskyttende Bestemmelser. Han gjorde gældende, at der ikke for Generaldirektoratet havde været nogen særlig Anledning til at slaa ned paa Hammer; thi »Dansk Lokomotiv Tidende« havde ved flere tidligere Lejligheder bragt saavel redaktionelle som indsendte Artikler, der maatte betegnes som skarper end det, Hammer havde skrevet. Ved Oplæsning af Brudstykker af 10 saadanne Artikler dokumenterede Højesteretssagføreren Rigtigheden heraf. Da Generaldirektoratet ikke i disse Tilfælde havde fundet sig foranlediget til at skride ind, kunde det altsaa ikke være Indholdet af Hammers Artikel, som havde bevirket Generaldirektoratets Stilling til ham; den maatte snarere søges i den Omstændighed, at Artiklen blev sensationelt omtalt i Dagspressen.

Højesteretssagføreren hævdede i øvrigt kraftigt, at Hammers Artikel ikke var noget Brud paa den i Ordre A. foreskrevne Tavshedspligt. Artiklen indeholdt ikke nogen Meddelelse om Statsbanernes indre Forretningsgang eller noget, som i Følge Sagens Natur maatte hemmeligholdes. Det kunde ikke være Brud paa Diskretionspligt at omtale 2 Uheld, som forud var offentligt bekendt. Artiklen var i det hele

formet som en til Organisationens Hovedbestyrelse rettet, kritiserende Henvendelse om at se at faa Tjenestetidsforholdene ændret, og andet var ikke tiltænkt fra Hammers Side. Dersom Statsbanerne efter Landsrettens Afgørelse vilde rejse almindelig Disciplinærsag mod Hammer for paa denne Maade at finde Grundlag for Idømmelse af en Bøde, maaske af samme Størrelse som den første, vilde Højesteretssagføreren være villig til at møde som Bisidder, og han vilde da hævde, at Hammer overhovedet ikke havde gjort sig skyldig i noget Diskretionsbrud.

Med Hensyn til selve det principale i Sagen, Tjenestemandslovens §§ 17 og 18, hævdede Højesteretssagføreren stærkt, at der i det foreliggende Tilfælde kun kunde undlades Afholdelse af Forhør, naar der forelaa en uforbeholden skriftlig Tilstaaelse, og da Generaldirektoratet ikke med et eneste Ord, hverken skriftlig eller mundtligt, havde meddelt Lokomotivfører Hammer, at han efter sammes Mening havde gjort sig skyldig i noget reglementstridigt, kunde Hammers Erkendelse af at have skrevet den paagældende Artikel, ikke betragtes som nogen Tilstaaelse af at have gjort sig skyldig i en Tjenesteforseelse.

Statsbanernes Sagfører, Hr. Landsretssagfører A. Schmidt, gjorde gældende, at Hammers Artikel var et groft Brud paa den i Ordre A, Side 97, foreskrevne Tavshedspligt, særlig fordi Artiklens Indhold kunde være skadelig for Tilliden mellem Banerne og deres Kunder. Artiklen var gengivet i hele den københavnske Presse, og det maatte gøre de af Statsbanernes Kunder, som læste den, betænkelig ved at benytte Banerne. Hammers Adfærd var et særligt graverende Tilfælde for Overtrædelse af Tavshedspligten. Det var derfor nødvendigt, at Afgørelsen faldt hurtigt, og det var disse Synspunkter, som havde dikteret Generaldirektoratet dets Standpunkt. Landsretssagføreren hævdede, at de retsbeskyttende Bestemmelser i Tjenestemandslovens §§ 17 og 18 ikke er tilsidesat, og han udtalte endvidere, at Lokomotivpersonalet ikke blev overanstrengt; Tjenestetidsreglerne var blevet til efter Forhandling med Organisationerne, og selve Tjenestefordelingerne var alle godkendt af Personalet.

Landsretten har imidlertid ikke kunnet give Generaldirektoratets Synspunkter Medhold. Den afsagte Dom lyder saaledes:

I det af Dansk Lokomotivmands Forening udgivne Medlemsblad »Dansk Lokomotiv Tidende« Nummer 17 for den 5. September 1934 fandtes en Artikel, undertegnet N. Hammer og med Overskrift »Skud for Boven«; i hvilken det bl. a. hedder:

»I Sommerens Køreplan 1934, hvor den forcerede Hastighed og de stramme Tjenestetidsregler har været dominerende, kan man ikke undlade at faa alvorlige Tanker ved de to sidste Uheld, der temmelig hurtigt paafulgte ved Indkørsel for Stop paa Klampenborg og sidst i Roskilde.

Disse Uheld virker som Skud for Boven Dødssignaler ellers er D. S. B. i Fare for Sikkerheden.

Lokomotivpersonalet er paa Vej til Overanstrengelse ved det forcerede Tempo Dag og Nat

Man har tidligere læst indsendte Artikler, angaaende Krav om Lettelse af vor Tjeneste Nu synes vi, at der maa være Grund af en saa alvorlig Karakter, at vi henstiller til H. B., der ogsaa har et Ansvar for dette, snarest at sammenkalde til en ekstraordinær Generalforsamling med Tjenestetidsreglerne paa Dagordenen.«

I Dagene derefter gjordes Artiklen til Genstand for Omtale i københavnske Dagblade i Forbindelse med Meddelelse om et af Bestyrelsen for Dansk Lokomotivmands Forening den 6. September 1934 afholdt Møde til Drøftelse af en Henvendelse til Sagsøgte, Generaldirektoratet for De danske Statsbaner, angaaende Forslag til ændrede Tjenesteregler.

Den 11. September 1934 tilskrev Statsbanernes 1. Distrikt Sagsøgeren, Lokomotivfører N. M. Hammer, Roskilde Maskindepot, saaledes:

»Efter Anmodning fra Generaldirektoratet udbedes snarest Deres skriftlige Udtalelse om, hvorvidt De vedstaar at have skrevet Artiklen »Skud for Boven« i Dansk Lokomotiv Tidende for 5. ds.«

Herpaa svarede Sagsøgeren Distriktet i en saalydende Skrivelse af 11. September 1934:

»Vedstaar herved, at jeg har skrevet Artiklen »Skud for Boven« i Dansk Lokomotiv Tidende den 5. September.«

Sagsøgte tilskrev den 15. September 1934 Sagsøgeren saaledes:

»Ifølge Deres egen Erkendelse af 13. ds. har De i Dansk Lokomotiv Tidende for den 5. ds. offentliggjort en Artikel »Skud for Boven«, indeholdende Udtalelser, som senere har givet Anledning til Artikler i en betydelig Del af Dagspressen.

De har ved den paagældende Artikel til Skade for Deres Etat paa det groveste overtraadt Bestemmelsen Serie A. Side 97, der forbyder Meddelelser om den indre Tjenestegang, derunder navnlig om Forhold, der kan virke skadelige for Tilliden mellem Banerne og deres Kunder.

Man ikender Dem i den Anledning herved en Bøde paa ½ Maanedes Løn ialt Kr. 191.—, der vil blive indeholdt i Deres Lønning til Fordel for Statsbanepersonalets Sygekasse.

Samtidig tilkendegives det Dem, at De i Gentagelsestilfælde vil blive fjernet fra Liniertjeneste for bestandig, saafremt da ikke strengere Straf maatte komme til Anvendelse.«

Bøden indeholdtes i Sagsøgerens Løn pr. 1. Oktober 1934.

Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation henvendte sig forgæves til Sagsøgte om Bødens Tilbagebetaling. De nævnte Organisationer tilstillede derpaa den 10. November 1934 Ministeren for offentlige Arbejder en Henvendelse, der den 16. s. M. af Ministeriet besvaredes ved en saalydende Skrivelse til Dansk Lokomotivmands Forening:

»I Anledning af den af Foreningen sammen med Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen samt Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, indsendte Skrivelse af 10. ds. angaaende en Lokomotivfører N. Hammer, Roskilde, ikendt Bøde paa ½ Maanedes Løn skal man herved meddele følgende:

I Henhold til Tjenestemandsløvens § 18 skal der ikke afholdes Forhør, naar der ikke er Tale om højere Straf end Bøde, og der foreligger en uforbeholden skriftlig Tilstaaelse. Til Belysning af, hvad der maa forstaas hermed, skal anføres, at Lønningskommissionen af 1929, paa hvis Forslag den nuværende § 17, Stk. 1, blev optaget i Tjenestemandsløven, i Betænkningen Side 35, Stk. 2, infine udtaler, at naar der foreligger Erkendelsespaategning, vil der i Henhold til § 18 være Mulighed for at undgaa Forhør i Anledning af mindre betydende Forseelser, (jfr. modsætningsvis Udtalen i Betænkningen Side 35, Stk. 3).

Bestemmelsen i § 17, Stk. 1, kræver alene, at der skal foreligge en skriftlig Fremstilling af de faktiske Forhold vedrørende det passerede. Da Tjenesteforseeelsen i det foreliggende Tilfælde bestaar i selve Offentliggørelsen af den paagældende Artikel i Dansk Lokomotiv Tidende i Strid med Forbudet i Serie A, Side 97, vil Erkendelsen af at have skrevet Artiklen indeholde en Tilstaaelse, der fuldtud er sidestillet med den i § 17, Stk. 1, omhandlede, og man ser sig derfor ikke i Stand til at imødekomme Organisationernes Ønske om Straffens Tilbagekaldelse.«

Under Sagen paastaar Sagsøgeren det fastsat ved Rettens Dom, at Sagsøgte har handlet i Strid med Reglerne i Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931 om Statens Tjenestemænd §§ 17 og 18 ved at ikende Sagsøgeren ovennævnte Bøde paa ½ Maanedes Løn uden at iagttage de for saadan Strafs Ikendelse foreskrevne, formelle Regler, idet Sagsøgte

1. har undladt at gøre Sagsøgeren bekendt med en skriftlig Fremstilling af de faktiske Forhold vedrørende det passerede, jfr. nævnte Lovs § 17, Stk. 1, og derved afskaaret Sagsøgeren fra at afgive en Udtalelse »i Sagen«, og

2. har undladt at foranstalte Forhør i Medfør af nævnte Lovs § 17, Stk. 2 og saaledes afskaaret Sagsøgeren fra ethvert Forsvar.

Sagsøgte paastaar Frifindelse.

I den i Sagsøgtes Resolution af 15. September 1934 nævnte Bestemmelse Serie A. Side 97 hedder det bl. a.

»Tavshedspligt.

De ansatte skal i Henhold til Tjenestemandsløvens § 3 iagttage Tavshed med Hensyn til de Forhold,

som de i Tjenestestillings Medfør bliver bekendt med, og hvis Hemmeligholdelse ifølge Sagens Natur er paakrævet, eller som bliver dem foreskrevet af foresatte. Tavshedspligten ophører ikke med Udtræden af Tjenesten Meddelelse om Sager, der er til tjenstlig Behandling, maa ikke gives andre end de ansatte, der er med til at behandle paagældende Sag. Det er forbudt Personalet uden særlig Bemyndigelse fra Generaldirektoratet at give Tidsskrifter, Blade, private eller fremmede Myndigheder Meddelelser hentede fra tjenstlige Dokumenter, der ikke er bestemt for Offentligheden eller fremmede, eller om den indre Tjenestegang, derunder navnlig om Forhold, der kan virke skadelige for Tilliden mellem Banerne og deres Kunder, saavel som at afgive Erklæringer eller Vidnesbyrd om Forhold, der vedrører Tjenesten, til andre end foresatte, alt for saa vidt saadant ikke kan fordres af Domstolene eller andre ifølge Lovgivningens Bestemmelser«

Under Domsforhandlingen har Sagsøgeren forklaret, at han ikke fra Banernes Side angaaende Artiklen har modtaget nogen Tilkendegivelse af nogen Art forud for den 11. September 1934 eller i Tiden fra denne Dato indtil den 15. s. M. Han forstod ikke, hvad der mentes med Distriktets Skrivelse af 11. September 1934, men vilde forholde sig rolig. Han tænkte sig ikke, at der var Tale om Straf.

Efter hvad Sagsøgte har anført, har det i Artiklen nævnte Tilfælde vedrørende Roskilde, saa vidt Generaldirektoratet bekendt, aldrig forud for den 5. September 1934 været omtalt i noget Blad. Sagsøgeren har heroverfor oplyst, at det paagældende Tog var et Persontog, fyldt med Rejsende.

Sagsøgeren bestrider at have gjort sig skyldig i Krænkelser af ovennævnte Tavshedspligt.

Hverken ifølge den for Sagsøgeren forud for den 11. September 1934 foreliggende Situation eller ifølge Affattelsen af Banedistriktets ovennævnte Skrivelse af samme Dato, der intet indeholder om den i Sagsøgtes Resolution af 15. s. M. nævnte Bestemmelse Serie A, Side 97, har Sagsøgeren kunnet være klar over, at en skriftlig Vedstaaelse af at have skrevet ovennævnte Artikel — altsaa af at være identisk med Underskriveren af Artiklen — maatte opfattes som en uforbeholden Tilstaaelse af at have krænket nogen Tjenestepligt, hvorved særlig ogsaa bemærkes, at Anvendelse af nævnte Bestemmelse paa det foreliggende Tilfælde i Mangel af yderligere Oplysninger dog findes at kunne give Anledning til nogen Tvivl.

Ifølge Tjenestemandslovens § 18, 2. Punktum, har den paagældende Bøde herefter ikke kunnet ikendes som sket uden Forhør ifølge Lovens § 17, og herom vil der efter Sagsøgerens Paastand være at give Dom, i hvilken Fastsættelsesdom Sagsøgeren findes at have fornøden Interesse.

I Sagsomkostninger vil Sagsøgte have at godtgøre Sagsøgeren 200 Kr.

Thi kendes for Ret:

Den forommeldte Bøde har ikke kunnet ikendes paa det ovenfor anførte Grundlag.

Sagsøgte, Generaldirektoratet for De Danske Stats-

baner, bør til Sagsøgeren, Lokomotivfører N. M. Hammer, betale i Sagsomkostninger 200 Kr. inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse.

Som det af Præmisserne fremgaar, er Dommen et afgørende Nederlag for Generaldirektøren og Trafikministeren. Det fastslaas ikke blot klart og tydeligt, at Hammer ikke kunde idømmes den noksom bekendte Bøde uden forudgaaende Undersøgelse i Henhold til Tjenestemandsloven; men Dommen gaar videre end blot til at konstatere, at Tjenestemandslovens §§ 17 og 18 er tilsidesat.

Højesteretssagfører Hartvig Jacobsen argumenterede kraftigt for, at Hammer ikke havde gjort sig skyldig i noget Brud paa Tavshedspligt og altsaa slet ikke havde gjort sig skyldig i den Tjenesteforseelse, Generaldirektoratet har dømt ham for. Ogsaa dette har Landsretten taget Hensyn til, idet det i Dommen siges, at Anvendelse af nævnte Bestemmelse (Bestemmelsen om Tavshedspligt i Serie A, Side 97. Red. Anm.) paa det foreliggende Tilfælde findes at kunne give Anledning til nogen Tvivl.

Dommen giver altsaa ikke alene Udtryk for, at Statsbanerne har baaret sig forkert ad ved at fælde Dom uden forudgaaende Undersøgelse; men den gør tillige opmærksom paa, at det er tvivlsomt, hvorvidt »Almindelig Instruks« Bestemmelse om Tavshedspligt i det hele taget kunde anvendes overfor Hammer.

Dagbladet »Politiken«s juridiske Medarbejder har mærkværdigvis faaet dette forkert i Halsen, idet han har læst Dommen saaledes, at det var Landsretten, der var i Tvivl om Sagen, og det viser Præmisserne jo tydeligt, at der ikke har været.

Generaldirektør Knutzen har til Dagspressen udtalt, at Dommen ikke vil blive appelleret; thi Statsbanerne har kun tabt paa Grund af en *Formfejl*, hvorimod Dommen ikke taler noget om den Advarsel, Hammer fik, og det er for Generaldirektoratet stadig det vigtigste, at den staar ved Magt.

Vi beder undskyldte, at det ikke er os muligt at forstaa Generaldirektørens Synspunkt; thi det, Sagen drejede sig om, var ene og alene, hvorvidt Generaldirektoratet havde tilsidesat Bestemmelsen i Tjenestemandslovens §§ 17 og 18, og der foreligger nu klar og tydelig Afgørelse for, at Organisationernes Synspunkt i saa Henseende var det rigtige, og at Generaldirektørens var det forkerte. For vor Skyld maa

Generaldirektøren derfor gerne kalde det for en »Form«-Fejl.

Resultatet af Sagen vil nu blive det, at Hammer faar sin Bøde tilbagebetalt. Hvad det derefter er for en Advarsel, Generaldirektøren er saa glad for, er vi ikke i Stand til at forstaa. Mon det skulde være det Forhold, at det ved en Domstol er fastslaaet, at det er Generaldirektøren og ikke Hammer, der har overtraadt en Lovbestemmelse, og at det er Generaldirektøren og ikke Hammer, som skal have 200 Kr. op af Lommen, der vækker en saadan Glæde. Efter vor Mening giver Dommen Generaldirektøren en kraftig Advarsel om fremtidig at rette sig efter de foreskrevne Bestemmelser, og det er for os det vigtigste.

KONGRES I NORGE

Norsk Lokomotivmandsforbund afholdt sin 40. Kongres i Folketeatret i Oslo den 14. og 15. Juni.

Formanden, Th. Narvestad, aabnede Kongressen og bød Velkommen, idet han med nogle velvalgte Ord trak Linierne op for Forholdene i Norge saavel som i det øvrige Europa.

Der var mødt Gæster fra den norske Landsorganisation, Norsk Jernbaneforbund, Jernbanernes Kontorpersonales Forbund samt fra Sveriges Lokomotivmandsforbund og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Kongressen var mødt 50 Repræsentanter, heri indbefattet Hovedbestyrelsen.

Derefter fastsattes Diæterne saaledes, at udenbys Repræsentanter faar 12 Kr. + 5 Kr. i Nattillæg pr. Dag, medens de indenbys Repræsentanter faar 10 Kr. pr. Dag.

Under Formandens Beretning kom man ind paa Forstaaelsen af, hvor langt Forhandlingsretten strakte sig, idet forskellige Repræsentanter fandt, at denne Forhandlingsret ikke var saa omfattende og saa værdifuld, som det kunde ønskes.

Formanden kom nærmere ind paa hele Sagen og fandt, at Spørgsmaalet om Forhandlingsret var bragt saa langt frem, som det med Rimelighed kunde forlanges, saaledes at der stort set ikke var noget beklage sig over; thi selv om det hed sig, at Forhandlingsretten formelt kun omfattede »almindelige Løn- og Arbejdsvilkaar«, saa var der praktisk taget ikke

et Spørgsmaal, som ikke kunde forhandles under Forhandlingsrettens Former.

Angaaende Lokomotivførerstillingerne blev det i Øjeblikket undersøgt, om Distrikterne ikke var for smaalige ved Fastsættelsen af deres Normativer, idet det stærkt var fremhævet fra Personalets Side, at der var et urimeligt stort Antal Lokomotivfyrbødere, der forrettede Førertjeneste.

Fra Administrationens Side blev det fremhævet, at Normativerne maatte fastsættes paa Grundlag af Vinterkøreplanerne, saaledes at der altid var Beskæftigelse til det Antal Lokomotivførere, der fandtes.

Paa bred Basis er optaget Spørgsmaalet om Nedsættelse af Aldersgrænsen for samtlige Tjenestemænd i Sikkerhedstjenesten fra 65 Aar til 60 Aar.

Det var dog ikke givet, at samtlige Organisationer kunde enes om et Fællesforslag, men fra Lokomotivmændenes Side maatte det kræves, at Aldersgrænsen fik denne Nedsættelse, og Formanden haabede ikke, at et saadant Særforslag skulde møde Modstand hos de øvrige Jernbaneorganisationer.

Motorvognene besættes saaledes, at Halvdelen af Pladserne normeres med Lokomotivførere og den anden Halvdel med Lokomotivfyrbødere.

Der sættes ind paa at faa alle Pladser besat med Lokomotivførere.

Det var Hensigten, at Sammenslutningen af Jernbaneorganisationerne kunde have foregaaet i Aar, men da Kontorpersonalets Forbund ved en foretagen Urafstemning ikke havde faaet den fornødne Majoritet til en Indmeldelse i Arbejdernes faglige Landsorganisation, kunde Sagen ikke løses paa det oprindelige paatænkte Grundlag.

Fra Lokomotivmændenes Side blev det dog stærkt understreget, at man ønskede at bevare sin Organisations Selvstændighed.

I Tjenestetidsspørgsmaalet var man inde paa de eenmandsbetjente Køretøjer, og man vedtog en Resolution, der gik ud paa en gennemgribende Revision af de nuværende Tjenestetidsregler og en stærk Kritik af den Maade, hvorpaa Reglerne blev fortolket af Administrationen.

Saavel Formandens Beretning som Regnskaberne blev entemmig godkendt.

Flere andre Sager, specielt Anciennitetssager blev gennemgaaet og taget Stilling til.

Formanden, Th. Narvestad, genvælgtes med Akklamation.

Kongressen holdtes i en meget smuk Nybygning paa 12—13 Etager, og som har kostet ca. 9 Mill. Kr. at opføre. I Tagetagen findes en Restaurant, hvorfra man har den herligste Udsigt over Oslo og kan anbefales enhver Oslobesøgende.

S. J.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Lokomotivpersonalets Tjenesteforhold.

Da Lillebæltsbroen blev taget i Brug, stod vi Fynboer overfor en ny Face i Dansk Jernbanehistorie, idet man blev ført over i en anden Landsdel. Med dette Bindeled mellem Fyn og Fastlandet, sker der en stor, revolutionerende Forandring i de tjenstlige Forhold til Skade for Personalet. Der er ingen Tvivl om, at det Gode, som Broen skulde være for Statsbanerne, nok skal vise sig i Fremtiden, til Gavn for den internationale Forbindelse med Udlandet; men for Personalet blev det en ny Side i Historien. Hvad betyder da dette i den praktiske Lokomotivtjeneste? Det betyder, at der er skabt en Tjeneste, af en saadan Karakter, at man skal gaa langt tilbage i Historien for at finde noget tilsvarende. Man havde haabet paa, at der skulde komme bedre tjenstlige Forhold for Lokomotivpersonalet, men nej! Personalets Tjenester er bleven forringede i endog meget uhyggelig Grad. Distriktet har tilrettelagt Ture, som Personalet ikke kan godkende, da man gaar ud fra, at de er saa inhumane i hele deres Karakter, f. Eks. er der en 8 Dages Tur, hvor der kun findes en Fridag i Rundturen; de øvrige Dage er alle med mer eller mindre Nattjeneste, saaledes at der ikke findes een eneste Aften i Turen, hvor Personalet kan være i Hjemmet; men saaledes omtrent er ogsaa de øvrige Ture paa Fyn. Personalet bliver utilfreds, hvad man ikke kan fortænke det i, da man tillige med Turen har en Omskiftning af flere Maskiner. Ligeledes bliver man opført til $\frac{2}{3}$ Tjeneste for Rdg. ved Depotet til Trods for, at Personalet foretager Eftersyn og Opsmøring af mange Maskiner, foruden Overtagelse ved Kulgaarden af fremmede Lokomotiver. Saadan Tjeneste, hvor Personalet er i fuld Aktivitet hele Tiden, opføres paa Kørselsfordelingen som $\frac{2}{3}$ Tjeneste. Man vil ikke kunne bortforklare denne Utilfredshed hos Personalet, da der fra Distrikternes Side ikke bliver gjort noget for at mildne Utilfredsheden. Ja, vil man spørge, hvad kan der gøres? Svaret maa blive en noget bedre Forhandling mellem Afdelingerne og Distrikterne, man kan ikke forstaa, at der skal gaa lang Tid til Forhandling om tilsendte Ændringer fra Afdelingen. Der maa kunne tages Stilling dertil noget hurtigere end Tilfældet er. Man er nu et Stykke inde i Juni Maaned, og man har endnu ikke kunnet foretage Afstemning om Turvalgene. Ligeledes kan Personalet slet ikke

foretage de fornødne Dispositioner for Sommerferien, som er nødvendige, navnlig for dem der har skole-søgende Børn. Hvad kan Grunden være til denne Misére, ja, man maa næsten tro, at det for Distrikterne er en Opgave, at søge at trække Tiden ud, saa man glider længere hen i Sommeren, og hvor man saa igen kan sende et andet Forslag til Behandling; saaledes vil Tiden gaa, for saa først at efterkomme Personalets Ønsker, naar der bliver en bedre Lejlighed; men man er da naaet helt hen paa Sommeren, og alle de skønne Drømme, om det Gode, man skulde opnaa ved Lillebæltsbroens Ibrugtagning, ja, de bristede som en Sæbeboble.

Man maa derfor henstille, at der gennemføres en bedre og hurtigere Forhandling mellem Administrationen og Afdelingerne, saaledes at alle Kørselsfordelinger kan være tilendebragt inden Sommerkøreplanen skal træde ud i Livet. *Lokomotivføreren.*

Motor contra Damp.

Til Lokomotivfører H. P. Hansens lange Indlæg i »Dansk Lokomotiv Tidende« af 20. Juni maa det være mig tilladt at fremkomme med nogle korte replicerende Bemærkninger. Lad mig med det samme fastslaa: H. P. Hansen kunde udmærket have sparet sine forskellige Bemærkninger af rent personlig Art, saasom min Anciennitet og deslige, thi de har intet med Spørgsmaalet at gøre, og Indlægget vilde derved intet have tabt af saglig Værdi; særlig da H. P. Hansen udførte fast Lokomotivførertjeneste, endnu inden han havde opnaaet den Alder jeg nu har, og jeg har jo da nu været ved Lokomotivtjenesten i 10 Aar. Ligeledes mener jeg, at vi begge har haft Lejlighed til at fremsætte vore Synspunkter, og at komme længere ind paa Spørgsmaalet vilde kun blive til Gentagelser.

H. P. Hansen mener, at jeg er Tilhænger af den »stupide, brede, folkelige Opfattelse«, naar jeg ikke anser Stillingsbetegnelser og Grader som det afgørende, samt at jeg forveksler Aarsag og Virkning. Ja, det er muligt, kun skal det fastslaaes som en Kendsgerning, at Udsigterne til at opnaa Lokomotivførerstillingen er betydelig ringere i Dag, end den var for Aar tilbage, og at det Billede vil ændre sig indenfor en overskuelig Tid er vist meget tvivlsomt.

Vi har her paa Gb. Lokomotivfyrbødere, der forretter Tjeneste som Motorførere baade af 1. og 2. Grad samt har Erfaring og Kvalifikationer til at bestrebe Lokomotivførerstillingen, dog befinder de sig stadig i 14. Lønningsklasse, og alle har de imellem 15 og 17 Aars Anciennitet. Saa det Forhold er intet som helst andet end Løntrykkeri, hvilket jeg mener, man kunde komme til Livs, hvis man gik ind for automatisk Lønoprykning efter Tjenestealder.

Med Hensyn til det direkte Spørgsmaal, H. P. Hansen stiller mig, vil jeg svare: nej; en plausibel Fornuftsgrund for, at han ikke kunde blive Lyntogslokomotivfører, kan jeg ikke give, men lad mig tilføje, at det jo heller ikke er mig, som har taget Bestemmelse i saa Henseende. I H. P. Hansens Sted vilde jeg ikke have følt mig beskæmmet af det Svar, han fik af Personalechefen, saa det er muligt, at vore Æresbegreber er lidt forskellige i den Retning. Dette

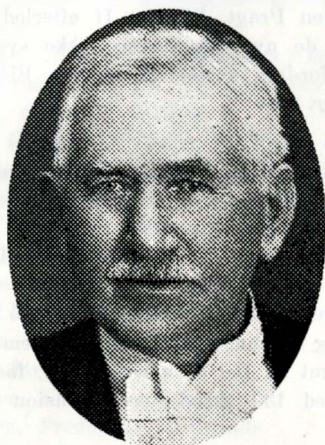
maa dog ikke udlægges saaledes, at jeg er Tilhænger af Generaldirektørens Personalepolitik, det være langt fra, men vi tør vel nok gaa ud fra, at hvis H. P. Hansen havde faaet en Lytogsplads, saa vilde han have rost det nye, han nu taler saa nedsættende om.
S. Suneson.

BEMÆRK!

I det d. 25. Juni udsendte Cirkulære er der indløbet en meningsforstyrrende Fejl, som vi beder rettet. Ordet »Uddannelse« i Cirkulærets 2. Linie ændres til »Udnævnelse«.



DØDSFALD



Vor gamle Fører og Ven, Chr. Christensen, Esbjerg, er i en Alder af 77 Aar afgaaet ved Døden efter ganske kort Tids Sygeleje.

Med gamle Christensen er en Mand, som var elsket og agtet af hele den ældre Generation af Lokomotivmænd, gaaet bort. Han var fra et Smaakaars-hjem, Faderen faldt i Krigen 1864, og Christensen maatte tidligt ud at virke for Føden. Han kom, da han fik udlært som Maskinarbejder, hurtigt ind i den da gryende Fag- og politiske Bevægelse, og da han senere blev Lokomotivmand, fortsatte han den saaledes begyndte Gerning. 2 Aar efter vor Organisations Dannelse blev han vor Formand, et Tillids-hverv han beklædte i 17 Aar, og hvorfra han i 1918 trak sig tilbage. Siden da er vor Organisation ganske vist konsolideret og udbygget, men det var Chr. Christensen, som førte de rigtige Fagforeningstøner ind hos Lokomotivmændene.

I Organisationens unge Aar har det været et uhyre brydsomt og utaknemmeligt Hverv at være dens Formand. Midlerne var smaa, og Modstand var der mange Steder. For Administrationens Vedkommende gjaldt det jo dengang, at Organisationen var en afgjort Fjende, som helst burde bandlyses, og for saa vidt angaar selve Medlemsstaben var der ogsaa Vanskeligheder. Men Christensen var Jyde, han var

sejg og udholdende, og det lykkedes efterhaanden ham og nogle gode Medhjælpere at faa samlet Lokomotivmændene i een Organisation.

Det var dog ikke alene vore Interesser, han tog sig af. Han var i 21 Aar kommunal Tillidsmand i Esbjerg, endvidere har han lagt et betydeligt Arbejde inden for Afholdsbevægelsen.

Til Begravelsen var der sendt Kranse fra næsten alle Afdelinger af vor Organisation. 22 Faner paraderede ved Baaren, og der blev ved Graven bragt vor gamle Ven Takkeord baade fra Afholdsmændene, Good-Templarerne, Socialdemokratiet og fra vor Organisation.

Selv om hele den yngre Del af vor Medlemsstab ikke kendte Christensen personlig, saa har de alle kendt hans Navn. Han vedblev jo at følge vort Arbejde med Interesse, og selv om han paa et tidligere Tidspunkt af sit Liv har haft nogle Modstandere, tør vi trygt paastaa, at Christensen i sit Livs Aften kun kendte Venner. Han har med Ære indskrevet sit Navn i Dansk Lokomotivmands Forenings Historie, og det vil til sene Tider blive bevaret blandt os.

FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATS BANER

afholdt sin aarlige Generalforsamling den 22. Maj 1935 i Fredericia.

Den jung. Formand afgav Beretning, der godkendtes. Det havde været et ret stille Aar, dog havde der været afholdt 6 Bestyrelsesmøder, flere af dem angaaende de nye Love, inden der opnaaedes fuld Enighed med det i Fjor nedsatte Lovudvalg. — En fordelagtigere Brandforsikring var under Forberedelse, men der forelaa ingen Afgørelse endnu. — Angaaende Valget til Sygekassen var der undersøgt Muligheden for ogsaa at opnaa Repræsentanter for Pensionisterne, men da der almindeligt ønskedes Fredsvalg, kunde Foreningen jo ikke komme med nogen Splittelsesliste. Fra anden Side var der alligevel indgivet nogle Særlistes, men de fik ingen Betydning. — Fra Aarhus anmodedes sidste Efteraar om et Møde der for Pensionisterne, og det afholdtes den 11. September, men blev forsaavidt en Skuffelse, som der, trods Avertering i Aarhus-Bladene, foruden 3 Bestyrelsesmedlemmer kun mødte ialt 8 Pensionister. Alligevel afgav Formanden en lang Beretning, hvormed man var tilfreds, og en paastaaet Utilfredshed kom slet ikke frem. — Angaaende Fripasordningen var der fremsat flere rimelige Ønsker, og Bestyrelsen vilde undersøge, om der kunde gøres noget.

Aarsregnskabet godkendtes. — Forslaget til nye Love vedtoges, og et Eksemplar vil snarest blive tilsendt Medlemmerne. I disse Love bestemmes bl. a., at Renterne af Foreningens Formue vil blive uddelt hvert Aar i December Maaned i Portioner paa 25 Kr. til værdige trængende Medlemmer, naar Andragende derom indsendes til Bestyrelsen inden 15. November. — Et Forslag om, at Formanden for sit store Arbejde skulde lønnes med 5 Øre pr. Medlem, toges tilbage, da det oplystes, at Formanden slet ikke ønskede det. Bestyrelsen er jo iøvrigt ulønnet undtagen Kassereren. Fra flere Sider ankedes over, at Medlemmer, der ikke fik Jernbane-

fagbladene, fik for lidt at vide angaaende Foreningens Virksomhed. Bestyrelsen vilde overveje, hvad der eventuelt kunde gøres.

De 4 afgaaende Bestyrelsesmedlemmer og 1 Revisor genvalgte.

Derefter afsluttedes Generalforsamlingen med et Leve for Pensionistforeningen.



Statsbanepersonalets Sygekasse meddelel:

Jernbanelæge Frk. H. Reinhard, Gothersgade 135, København, er bortrejst fra 20. Juli til Slutningen af September Maaned d. A., og at hendes Praksis varetages af Læge Fru Helga Bast, Palægade 3, Telefon Palæ 2346. Konsultationstid: Kl. 13—14 og Tirsdag Kl. 18—19.

Jernbanelæge Ørum, 4. B. og 5. B. Lægedistrikter, København, er bortrejst fra 1. Juli til 11. August d. A., og at hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Lægerne Agner Jensen og Tingmann, Refsnæsgade 48 (ved Studentergaarden), Telefon Nora 7545.

Konsultationstid: Kl. 12—13 samt Fredag Kl. 18—19.

Sygekassens Specialist i Øre-, Næse- og Halssygdomme, Dr. med. Gottlieb Kjær, Vestre Boulevard 4, København, fra 1. Juli d. A. ændret sin Konsultationstid til Kl. 13—14½.

Jernbanelæge K. Backer, Hj. Bergstrømsvej 3, København, er bortrejst fra 29. Juni d. A. til Udgangen af Juli Maaned d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Ch. Jacobsen, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid.

Jernbanelæge Tange Jessen, 5 A Lægedistrikt er bortrejst fra 1. Juli til 1. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Mikkelsen, Hillerødgade 112. Telefon Taga 5085.

Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Mandag Kl. 18—19.

Jernbanelæge G. Thamsen, Vesterbrogade 68, er bortrejst fra 1. Juli til medio August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge C. C. Jacobsen, Vesterbrogade 65, Telefon Vester 9728. Konsultationstid: Kl. 11—13½.

I den ved Jernbanelæge Vesterdals Fratræden ledige Post som Jernbanelæge ved Statsbanepersonalets Sygekasses 67. B Lægedistrikt i Odense har Bestyrelsen ansat Dr. Palle Jørgensen, Odense, fra 1. Juli d. A.

TAKSIGELSE

Vor hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Faders, pens. Lokomotivfører i Eshjerg, Chr. Christensens Død og Begravelse.

Børnene.

De Arbejdsløse paavirkes.

Det nyvalgte nazistiske Senat i Fristaten Danzig søger med alle Midler at tvinge de arbejdsløse til at slutte sig til den efter tysk Mønster dannede Arbejdsfront. Paa Arbejdsanvisningskontorerne fremlægges Lister over arbejdsløse Medlemmer af de nazistiske Organisationer, og disses Medlemmer skal der først tages Hensyn til ved Arbejdstildeling. Nogle Arbejdsanvisningskontorer sender de arbejdsløse, som ikke er anført i de nazistiske Lister, til Arbejdsfrontens Tillidsmand, og kun med dennes Tilladelse anvises der dem Arbejde. I. T. F.

Industrien betaler videre.

I Aarene 1933 og 34 erlagde den tyske Industri ca. 100 Mill. RM. i Form af Hitlergaver. Industriens Magtater mente, at de nu havde betalt nok for de Tjenester, Nazismen havde gjort dem, pr. 1. April i Aar ophørte de derfor med deres Bidrag. Men de har nu fra det nazistiske Parti faaet Opfordring om at hidrage til en ny Gave, nemlig Bygningen af en Diplomatsal, idet de Paladser og den Pragt, Vilhelm II efterlod sig, og som nu bruges af de nye Magthavere, ikke synes fine nok. Industrien opfordres derfor til at yde Bidrag endnu i 4 à 6 Terminer. I. T. F.

Tidligere Pension ved de hollandske Jernbaner.

Som Fortsættelse af de tidligere tagne lignende Foranstaltninger har de hollandske Jernbaner besluttet fra og med den 9. Juni d. A. at pensionere alle Lokomotivførere, der er født i 1876, 1877 og 1878 samt en Del Lokomotivførere, født i 1879. Endvidere alle Kedelrensere, Kullæmpere og Lokomotivfyrbødere i Remiser, som er født i 1878 samt en Del af nævnte Folk, født i 1879. Alt ialt faar herved 130 Mand deres Pension tidligere end normalt.

Desuden forventer man, at endnu flere Jernbanemænd kommer til at gaa med tidligere Pension, fordi Lokomotivtjenesten efter d. 15. Maj vil gøre ca. 100 Mand overflødige. Nedlæggelsen af mange Lokomotivremiser er samtidig Aarsag til, at Foranstaltningerne med tidligere Pensionering vil komme til at ramme ogsaa mange andre Jernbanemænd. Paa den anden Side hører vi, at denne tidligere Pensionering har forhøjet Chancerne til Fremmelse for det yngre Personale. Man har saaledes under Overvejelse at forfremme fra og med den 9. Juni 47 Under-Lokomotivførere til Lokomotivførere og 25 Fyrbødere til Under-Lokomotivførere. I. T. F.



Udmævnelse fra 1.—7.—35:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:
K. L. Eriksen, Tønder, i Brande (min. Udn.).
L. Hoffmann, Khhns. Godsbgd., i Kalundborg (min Udn.).
C. Micheelsen, Fredericia, i Lunderskov (min. Udn.).
A. P. W. Mortensen, Fredericia, i Lunderskov (min. Udn.).

- G. S. Pedersen, Esbjerg, i Struer (min. Udn.).
 R. S. Børgesen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør (min. Udn.).
 K. K. O. A. Jensen, Aarhus H., i Struer (min. Udn.).
 A. K. Albertsen, Nyborg, i Struer (min. Udn.).
 J. P. S. J. Schultz, Kbhavns Godsbgd., i Korsør (min. Udn.).
 A. R. Dybvang, Kbhavns Godsbgd., i Korsør (min. Udn.).
 O. E. Hansen, Slagelse, i Gedser (min. Udn.).
 K. M. Nikolajsen, Esbjerg, i Oddesund Nord (Depotforst.) (min. Udn.).
 C. H. Ebsen, Tønder, i Tønder.
 T. C. H. Rowoldt, Tønder, i Padborg.
 Motorfører II til Motorfører I efter Ans. iflg. Opslag:
 L. P. J. Dyhr, Odense, i Aarhus H. (min. Udn.).
 H. C. R. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H. (min. Udn.).
 S. A. P. Halvorsen, Aarhus H., i Aarhus H. (min. Udn.).
 J. A. E. Nielsen, Skælskør, i Randers (min. Udn.).
 J. C. Jensen, Randers, i Randers (min. Udn.).
 A. E. E. Salling, Aarhus H., i Randers (min. Udn.).
 M. Jensen, Aarhus H., i Randers (min. Udn.).
 Lokomotivfyrbøder til Motorfører I efter Ans. iflg. Opslag:
 S. M. Sørensen, Fredericia, i Randers (min. Udn.).
 Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:
 J. F. Honoré, Struer, i Struer.
 H. P. M. B. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
 B. A. K. Jensen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
 G. A. H. Johansen, Aarhus H., i Padborg.
 V. Jordan, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
 K. N. Rasmussen, Aarhus H., i Padborg.
 M. K. Thomsen, Helsingør, i Hobro.
 P. G. Møller, Kbhavns Godsbgd., i Brande.
 O. C. Schmidt, Thisted, i Brande.
 S. A. Jensen, Struer, i Struer.
 O. V. T. Larsen, Esbjerg, i Esbjerg.
 J. A. Andersen, Fredericia, i Brande.
 O. F. Philipsen, Aarhus H., i Haderslev.
 O. H. Harholt, Næstved, i Tønder.
 K. O. H. Rasmussen, Esbjerg, i Tønder.
 A. E. D. Wiegant, Struer, i Struer.
 E. Ø. Christensen, Roskilde, i Tønder.
 A. H. Jensen, Struer, i Tønder.
 A. E. M. Petersen, Esbjerg, i Brande.
 C. A. Müller, Struer, i Skern.
 R. N. C. C. Olsen, Brande, i Brande.
 H. M. Sørensen, Viborg, i Glyngøre.
 J. A. J. Kjeldsen, Fredericia, i Herning.
 B. H. I. Madsen, Kbhavns Godsbgd., i Glyngøre.

Udnevning fra 1.—8.—35:

Motorfører I H. P. Christensen, Aarhus H., efter Ans. iflg. Opslag til Lokomotivmester II i Kalundborg (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1.—7.—35:

Lokomotivfører:
 A. C. Oest-Jacobsen, Padborg, efter Ans., til Helsingør.
 M. K. R. Dich, Lunderskov, efter Ans., til Helsingør.
 A. E. Martinsen, Tønder, efter Ans. til Kalundborg.
 F. P. K. Jensen, Lunderskov, efter Ans. til Korsør.
 A. Møllebro, Struer, efter Ans. til Næstved.
 H. B. Hansen, Gedser, efter Ans. til Nykøbing Falster.
 J. Nikolaisen, Thisted, efter Ans. til Tønder.

- V. K. Pedersen, Oddesund Nord (Depotforst), efter Ans. til Struer (med Ophør af Funktion som Depotforst.).
 W. N. Vibe, Hobro, efter Ans. til Aalborg.
 A. Andersen, Tønder, efter Ans. til Aalborg.
 H. J. A. Jensen, Ringkøbing, til Struer.
 N. P. T. Nielsen, Horsens, til Hobro.
 O. E. Zorn, Horsens, til Brande.
 J. K. Danielsen, Varde (Depotforst.), til Tønder (med Ophør af Funktion som Depotforst.).
 L. P. Larsen, Varde, til Struer.
 Motorførerne I efter Ans. iflg. Opslag:
 P. Jensen, Helsingør, til Østerport.
 A. H. Hansen, til Østerport.
 C. J. Stigborg, Tønder, til Østerport.
 J. H. Larsen, Helgoland, til Østerport.
 P. Iversen, Helsingør, til Aarhus H.
 M. C. Mikkelsen, Randers, til Aarhus H.
 V. Jensen, Helsingør, til Aarhus H.
 S. Jessen, Randers, til Aarhus H.
 A. P. Robdrup, Randers, til Aarhus H.
 C. T. R. Holmtoft, Tønder, til Aarhus H.
 K. M. Nielsen, Tønder, til Aarhus H.
 Motorførerne II:
 A. T. Rosendal, Assens, til Odense.
 O. V. Bjerg, Assens, til Struer.
 Lokomotivfyrbøderne:
 H. L. Christiansen, Tønder, efter Ans. til Fredericia.
 M. Kristensen, Glyngøre, efter Ans. til Fredericia.
 S. A. Iversen, Haderslev, efter Ans. til Fredericia.
 O. Nielsen, Skern, efter Ans. til Aarhus H.
 C. Hansen, Fredericia, efter Ans. til Aarhus H.
 P. F. Jørgensen, Langaa, efter Ans. til Viborg.
 P. E. Larsen, Brande, efter Ans. til Gedser.
 O. E. Henriksen, Padborg, efter Ans. til Slagelse.
 T. F. M. Adamsen, Struer, efter Ans. til Korsør.
 K. F. Nilsson, Gedser, efter Ans. til Korsør.
 N. Martinsen, Tønder, efter Ans. til Korsør.
 H. T. Stenkvist, Padborg, efter Ans. til Korsør.
 C. G. J. Loving, Esbjerg, efter Ans. til Korsør.
 P. Guldager, Gedser, efter Ans. til Næstved.
 T. G. Hansen, Thisted, til Struer.
 M. Petersen, Herning, efter Ans. til Fredericia.
 O. P. Jørgensen, Aabenraa, efter Ans., til Fredericia.
 H. M. Jørgensen, Assens, efter Ans. til Fredericia.
 L. H. Pedersen, Padborg, efter Ans. til Fredericia.
 M. N. Pedersen, Glyngøre, efter Ans. til Viborg.
 A. Terkildsen, Padborg, efter Ans. til Aarhus H.
 J. A. E. Christensen, Aabenraa, efter Ans., til Aarhus H.
 H. L. Lindhardt, Herning, efter Ans. til Aarhus H.
 N. H. Andersen, Langaa, efter Ans. til Aabenraa.
 N. J. L. Schneider, Nyborg, efter Ans. til Aarhus H.
 H. Sørensen, Esbjerg, efter Ans. til Nyborg.
 H. N. Aunskjær, Brande, efter Ans. til Esbjerg.

Overgang til anden Stilling fra 1.—7.—35:

Lokomotivfyrbøder A. K. Sørensen, Kbhavns Godsbgd., til Stillingen som Haandværker ved Helgoland Mdpt.

Afsked:

Lokomotivfører N. C. N. Ahrensberg, Helsingør, efter Ans. paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—35 (min. Afsked).

Rettelse til Adressefortegnelsen

Motorførerkredsen.

Nord- og Østjysk Motorførerafdeling: Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. M. Mortensen, Gl. Hobrovej 16, Randers.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Aarhus: Formandens Navn og Adresse rettes til: Alf. Lønqvist, Læssøesgade 6, 1. Tlf. Aarhus 3374.

Medlemslisten

Oplaget som ekstraordinære Medlemmer:

Lokomotivmester (pens. 31. Juli) F. Kunst Hansen, Fjordvej 8, Kalundborg.

Pens. Lokomotivfører L. Schophus, Mundbjergs Allé 2, Struer.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Klædning Foraar 1935

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udvalgte engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter Deres Ønske som ilneste HAANDSYET SKRÆDERI fra Kr. 160,—.

Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning i engelske og danske Stoffer fra Kr. 98,—.

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 35
Telf. Eva 692

Til Statsbanernes Funktionærer.

Køb Deres Møbler, Tæpper, Gardiner m. v., hvor Priserne er lavest og Kvaliteten bedst.

Brugte Møbler tages som delv. Udbetaling. Kulante og behagelige Betalingsvilkår.

Køb hos Anton Dam, Gl. Kongevej 90.

Central 5139.

Husk Hj. af Sct. Knudsvej.

Central 8462.

Hjørnelejlighed

3 Værelser og Pigev., Matthæusgade, ledig Okt. Flyttedag eller før, for Tjenestemand, respektable middelaldrende propre Folk, 66 Kr. maanedlig, 2½ Maaned forud. Telefon Godthaab 2364, Kl. 12-1.

Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET



Billigste Dagpenge.

| | |
|------------------|---------------------------|
| Dagp. 7 Kr. ugl. | Kontingent 4 Kr. ¼ aarlig |
| — 14 - - - | do. 8 - - - |
| — 21 - - - | do. 12 - - - |

indtil 50 Aar. Fra 50-60 Aar 10% Forhøjelse.

Hurtig og reél Afregning.

GÆLDER OVERALT I DANMARK

Syge-Hjælpekassen „Ecco“,
Reventlowsgade 24, 1. København V.

Telefon Vester 3334.



Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 5. Juli 1935.

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarshavende. Reventlowsgade 28, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10-4.
Postkonto 20 541.